

Lijn 59 (Antwerpen) Y Oost Berchem - Sint-Niklaas - Gent-Dampoort

Opening: 1844

Concessiehouders:

- G. De Ridder (1795-1862): 1842 - 1845
- Chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren: 1845 - 1896
- Belgische Staat: 1896 - 1926
- NMBS: 1926 - 2005
- Infrabel: 2005 -

Elektrificatie: 1970-'73

Totale lengte: 55,7 km

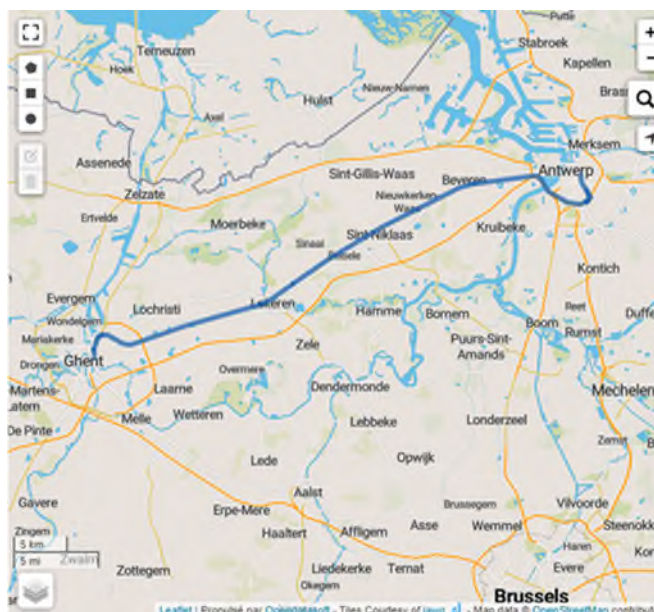
Kunstwerken:

Tunnels: Berchem en Kennedy-tunnel

Kokerbrug: Beveren

Viaducten: Sint-Niklaas en Gentbrugge

Stations: Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Zuid, Zwijndrecht, Melsele, Beveren, Nieuwkerken-Waas, Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai, Lokeren, Beervelde, Gent-Dampoort, Gentbrugge, Gent-Sint-Pieters



Lijn 59 © wikipedia

Historiek

De eerste concessie

De eerste privéconcessie van een spoorweg voor gebruik door het grote publiek in België was de lijn van Antwerpen Vlaams Hoofd naar Gent via het Waasland (Sint-Niklaas en Lokeren). Ze werd

toegekend na een openbare aanbesteding¹ bij koninklijk besluit van 16 november 1842. Deze concessie werd ten persoonlijke titel verleend aan Gustave De Ridder².



Tenderlocomotief Pays de Waes, locomotief nr. 2 van de Compagnie d'Anvers à Gand, tentoongesteld in Train World. (Ref. 2720)

De Ridder kocht met eigen middelen de gronden voor een eerste baanvak van 19,5 km dat Sint-Niklaas met Antwerpen Vlaams Hoofd verbond. Het baanvak werd geopend in november 1844. De Ridder maakte zelf de eerste testrit op 6 november 1844 met een locomotief die hij zelf ontworpen had en verschillende rijtuigen en wagens. Het volgende baanvak, Sint-Niklaas - Gent-Waas werd geopend op 9 augustus 1847.

De Ridder ging een samenwerking aan met Baron Edouard Prisse, een invloedrijk man uit Sint-Niklaas, en samen richtten ze bij koninklijk besluit van 31 maart 1845 de *Société anonyme de chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren* op.

De volledige lijn, die 50 km lang was, werd in dienst gesteld op 9 augustus 1847. Ze bestond uit zeven rechte baanvakken die met elkaar verbonden waren door bochten met een grote straal. Op de lijn bevond zich slechts een kunstwerk: de Durmebrug, met een beweegbaar middendeel, ontworpen door ingenieur De Ridder zelf. De lijn telde een groot aantal overwegen: 86 waarvan 74 bewaakt, met een huisje voor de overwegwachter.

De enkelspoorlijn werd gebouwd op smalspoor met een spoorbreedte van 1,151 m, terwijl de staat had gekozen voor een spoorbreedte van 1,435 m.

Op het ogenblik van de opening van de lijn werden er verschillende stations gebouwd: Antwerpen Vlaams Hoofd, Beveren, Sint-Niklaas, Lokeren, Beervelde en Gent (Waas). In 1849 kwamen er stations bij in Zwijndrecht, Nieuwkerken en Sinaai. In 1864 ook in Lochristi.

De spoorweg stopte bij Vlaams Hoofd (Antwerpen Linkeroever). Om de Schelde over te steken, konden de reizigers een stoomboot nemen. Voor goederen werd gebruikgemaakt van zeilboten en sloepen.

De stoomveerdienst, die uitgebaat werd door De Ridder, eindigde bij een station op de rechteroever dat ontworpen werd door De Ridder en Antwerpen (Waas) gedoopt werd. Het had geen spoorwegfaciliteiten. De kades waren voorbehouden voor de goederendienst en behoorden toe aan de Belgische Staat.

Het materieel was van het type 1.1.1., ook wel het 'Systeem-De Ridder' genoemd. De locomotieven hadden een hoefijzervormige watertank boven de cilindrische ketel en de rookkast. Deze eerste

¹ De rechtstreekse spoorweg van Antwerpen (Vlaams Hoofd) naar Gent, via het Waasland, was de enige die via een openbare aanbesteding werd toegekend (naast de industriële spoorweg van Haut et Bas-Flénu)

² Ter herinnering: Gustave de Ridder lag samen met ingenieur Simons aan de basis van de eerste spoorlijn op het continent tussen Brussel en Mechelen.

tenderlocomotieven werden tot 1853 gestookt met ruwe steenkool en daarna met briketten. In 1862 bestond de vloot uit 32 rijtuigen, 67 wagens van verschillende typen en 9 vergelijkbare locomotieven. Ondanks de smalle spoorbreedte waren de reizigersrijtuigen even breed als die van de staatsspoorwegen.

Overname door de staat

Hoewel de lijn altijd winstgevend was geweest, bleek het smalspoor een handicap omdat het onmogelijk was ze aan te sluiten op een andere lijn. Al in 1873 overwoog de maatschappij om over te schakelen op normaalspoor, maar wilde de investering enkel doen als de lijn ook verlengd kon worden van de Schelde tot aan het station van Antwerpen. In 1875 gingen de onderhandelingen met de staat van start, maar de plannen voor een brug of tunnel werden opgeborgen. Op 27 juni 1897 namen de Belgische Staatsspoorwegen, die geen concurrentie wilden op hun eigen spoorlijnen, de concessie van de privélijn Antwerpen - Gent over bij koninklijk besluit. De fusie werd van kracht op 1 juli 1897³ en de Belgische Spoorwegen brachten de spoorlijn vanaf 1 juli 1898⁴ over de gehele lengte op normaalspoor (1,435 m). De lijn bleef een enkelspoor en behield haar eindhalte in Sint-Anneke (Vlaams Hoofd) op de linkeroever van de Schelde. Tot 1970 bleek de Schelde hier hét grote obstakel en was de lijn slechts van lokaal belang.

Na de overname door de staat en de aanpassing van de spoorbreedte bleef het station in Gent (Waas) bestaan tot 1911. Vanaf dan werd het station Gent (Zuid) het kopstation van de lijn. Na de bouw van het station Gent-Sint-Pieters in 1912 verloor het Zuidstation zijn belang. Het werd gesloten in 1928 en gesloopt in 1929-'30.

Na de aanleg van de voetgangerstunnel onder de Schelde (1931-'33) was het niet meer nodig de Schelde per boot over te steken en werd het station Antwerpen (Waas) (rechteroever) afgebroken (1935) terwijl op de plaats van het station Vlaams Hoofd een nieuw station Antwerpen-Linkeroever werd gebouwd.

Op weg naar elektrificatie

Tot eind 1969 vormde de Schelde nog steeds een grote barrière tussen Antwerpen en het Waasland.

De treinen vanuit Sint-Niklaas hadden hun eindhalte op linkeroever. Reizigers die naar het stadscentrum wilden, hadden geen andere keuze dan gebruik te maken van de lokale busdienst via de wegtunnel onder de Schelde, of moesten de voetgangerstunnel of het stadsvervoer nemen.

De treinen vanuit Boom kwamen via Hoboken aan in Antwerpen-Zuid, de eindhalte van deze lijn, die vrij ver van het stadscentrum lag.

Er drong zich een modernisering van de regionale spoorverbindingen op, vooral omdat de Antwerpse agglomeratie een uitzonderlijke stadsuitbreiding had ondergaan en er plannen waren voor nieuwe haveninfrastructuur op linkeroever. Door de toename van het wegverkeer leek de politiek de voorkeur

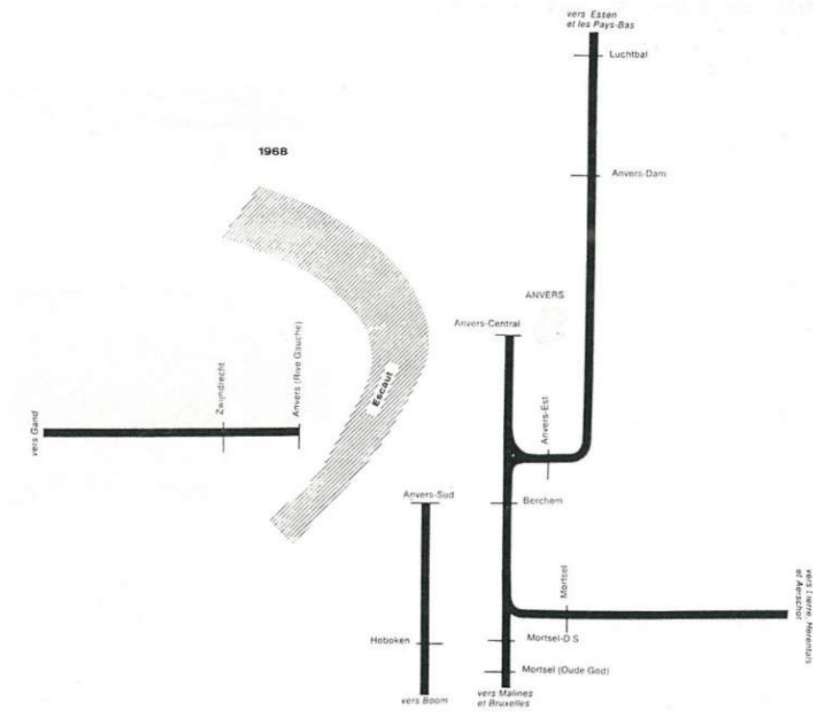
³ DO 130 van 29/06/1897

⁴ DO 152 van 18/06/1898

te geven aan het wegvervoer, maar in 1962 werd toch een plan voor de elektrificatie van lijn 59 voorbereid.

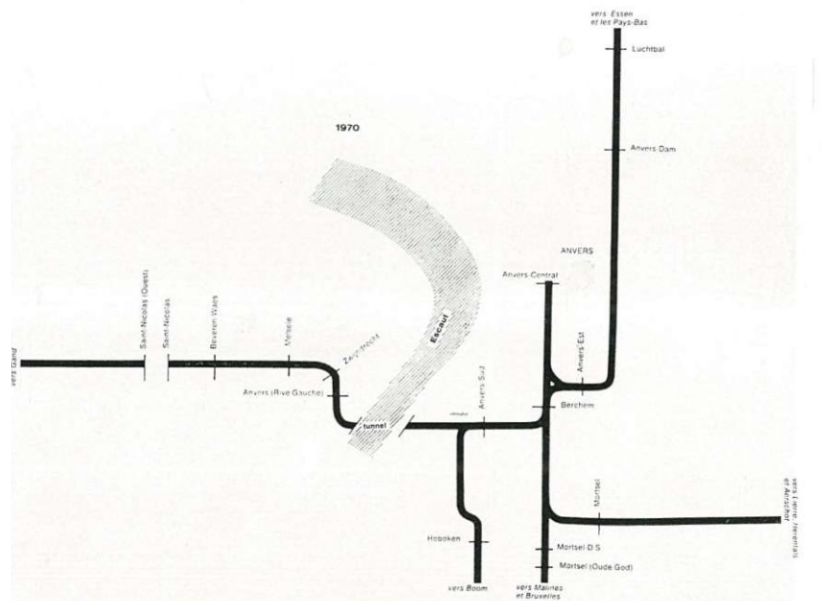
Dit leidde tot controverse omdat het heel wat werken aan de lijn vergde. Zo moest de lijn over de gehele lengte op twee sporen worden gebracht en waren er grote aanpassingen nodig in de regio van Gent.

In Antwerpen werd na de voltooiing van de Kennedytunnel in 1970 een nieuw ringspoor aangelegd om de oude doodlopende stations Antwerpen-Linkeroever en Antwerpen-Zuid met Antwerpen-Centraal te verbinden.



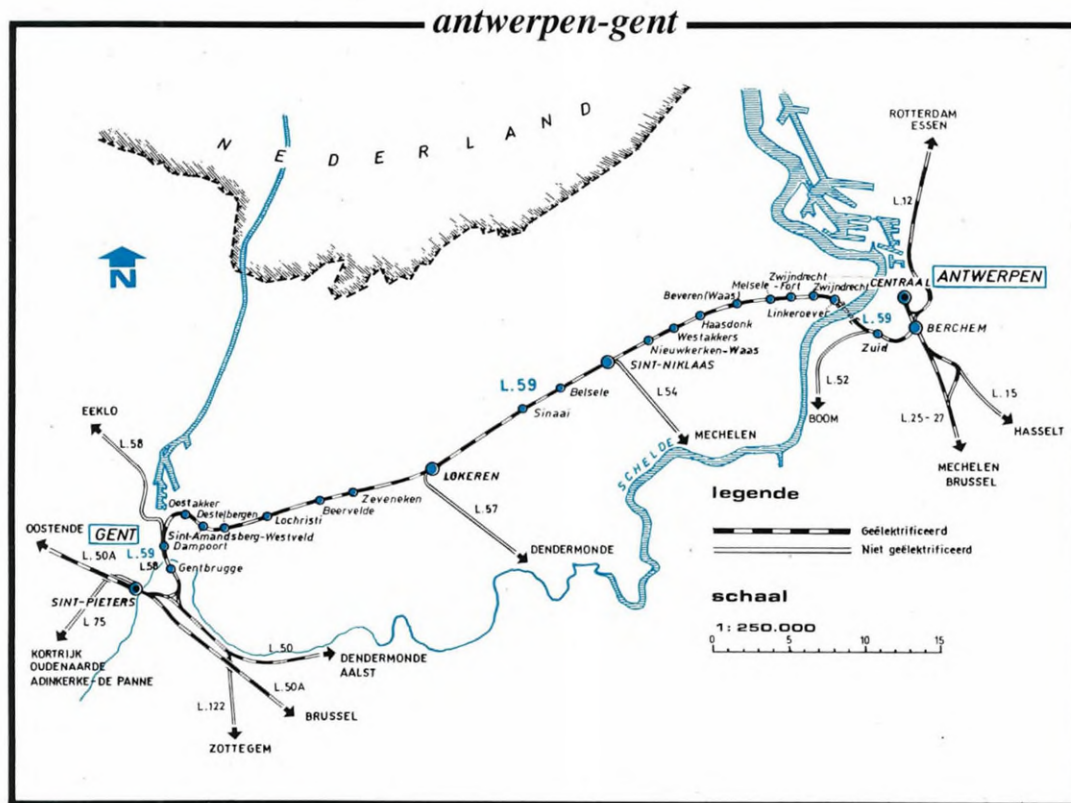
Schema van de lijnen naar Antwerpen vóór 1970. (Ref. K702391)

Zo kreeg het Waasland eindelijk een spoorontsluiting naar de Antwerpse agglomeratie en werd een rechtstreekse geëlektrificeerde verbinding tussen het centrum van Antwerpen en Gent mogelijk..



Na de opening van de Kennedytunnel. (Ref. K702391)

Elektrificatie van de lijn (24 september 1970)



Extract uit tijdschrift Het Spoor (Ref. K568760)

De lijn vanuit Gent via Sint-Niklaas werd hiermee op twee sporen gebracht en in zuidelijke richting omgeleid naar de ingang van de Kennedytunnel. De nieuwe halte Antwerpen-Linkeroever bevond zich voor deze ingang. Het oude station met al zijn gebouwen en sporen verdween volledig.

De nieuwe geëlektrificeerde lijn liep eerst door de tunnel onder de Schelde en vervolgens door een spoortunnel onder verschillende knooppunten van de A3 om daarna in open lucht uit te komen bij de nieuwe halte Antwerpen-Zuid. Vervolgens liep de lijn verder naar het station van Berchem, waar ze in twee dubbelspoorlijnen splitste die geïntegreerd waren in het lokale spoorcomplex.

De eerste tak van de vertakking was bestemd voor het reizigersverkeer en maakte het mogelijk om treinen via het ringspoor ofwel naar Antwerpen-Centraal ofwel naar Antwerpen-Oost en Essen te leiden via het nieuwe station Luchtbal.

Via de andere tak konden goederentreinen naar het havengebied worden geleid via het vormingsstation Antwerpen-Noord, en reizigerstreinen naar het station Luchtbal.

Het geëlektrificeerde baanvak Antwerpen - Sint-Niklaas werd op 27 september 1970 in gebruik genomen. Naast de aanleg van de Scheldetunnel zelf waren voor de ontwikkeling van dit traject grote werken nodig, waaronder de modernisering van het station Berchem, de aanleg van de Vestinglijn tussen Berchem en het einde van de tunnel aan de kant van Antwerpen, de aanleg van een tweede spoor tussen Antwerpen-Linkeroever en Sint-Niklaas en de verhoging van het station Sint-Niklaas, inclusief de verplaatsing van de goedereninstallaties naar de oostkant van de stad.



"electrificatie lijn 59 Antwerpen/Gent nieuwe basisdienstregeling vanaf 3 juni 1973" (NMBS) (Ref. 6224)

Tot slot werd op 29 mei 1973 de elektrificatie van het baanvak Sint-Niklaas - Gent voltooid en werd een nieuwe verbinding tussen de twee grote Belgische havens in gebruik genomen.

De elektrificatie van dit deel van de spoorlijn werd aangegrepen om belangrijke moderniseringswerkzaamheden uit te voeren: de doorrit door de steden Sint-Niklaas en Lokeren werd gewijzigd, er werden nieuwe stations gebouwd en het spoor werd verhoogd. Er werd een viaduct gebouwd ter hoogte van Sint-Niklaas (aan de kant van Gent). Daarnaast werden de goedereninstallaties in Lokeren verplaatst naar de industriezone aan de oostelijke rand van de stad, werd het spoortracé in het rangeerstation Gent-Zeehaven gewijzigd, werden de sporen van het oostelijke ringspoor in Gentbrugge verhoogd en werd de seininrichting op het baanvak van Sint-Niklaas naar Gent volledig gemoderniseerd.

Door de elektrificatie werd de reistijd aanzienlijk verkort: de rit tussen Antwerpen en Gent duurde nog 44 minuten in plaats van 75 en die tussen Sint-Niklaas en Gent 23 minuten in plaats van 32.

De belangrijkste kunstwerken

- **Berchem:** Twee kokertunnels om gelijkgrondse kruisingen met de druk bereden lijnen 25 en 27 te vermijden.
- **De Kennedytunnel:** Tunnel onder de Schelde, waarvan het gedeelte onder de rivier is gebouwd volgens de caissonmethode; totale lengte van de spoortunnel: 1.655 m, maximale helling: 16,9% Koning Boudewijn huldigde het complex in 1969 in en op 1 februari 1970 reed de eerste trein door de tunnel. Tussen 2013 en 2023 is Infrabel begonnen met ingrijpende moderniseringswerken aan de Kennedyspoortunnel en heeft het de tunnel uitgerust met de nieuwste veiligheidstechnologieën.
- **Beveren:** Kokerbrug onder de N14 Antwerpen-Gent (lengte 166 m).
- **Sint-Niklaas:** 700 m lang viaduct ten westen van het reizigersstation (kant Gent).
- **Gentbrugge:** Hier werden de sporen van het oostelijke ringspoor over de hele lengte verhoogd om 5 overwegen te schrappen. Voor deze spoorverhoging werd onder andere een viaduct met een lengte van 730 m gebouwd.

De goederendienst en de bocht van Gent

Gedurende vele jaren bestond de goederendienst op lijn 59 uit slechts een paar lokale treinen. Tijdens de jaren zeventig bleef het goederenverkeer beperkt tot zijn eenvoudigste vorm. De Kennedytunnel, met zijn steile hellingen, was bijna onberijdbaar voor goederenverkeer.

De weinige treinen die er doorreden waren diegene die de linkeroever van de Schelde bedienden. Naarmate het vermogen van de locomotieven toenam, begon NMBS echter ook lichte treinen door de tunnel te laten rijden.

Met de grootschalige ontwikkeling van het havengebied op de linkeroever van de Schelde werd, aangezien de doorrit door de Kennedytunnel nog steeds problematisch was, besloten een verbindingslus aan te leggen die lijn 10, tussen de linkeroever van de Schelde en lijn 59 Antwerpen - Gent, met elkaar verbond. Op 30 april 2008 opende Infrabel officieel de bocht van Gent in Melsele.

Hierdoor konden treinen vanaf de linkeroever van Antwerpen rechtstreeks doorrijden naar Gent, Zeebrugge en Noordwest-Frankrijk.

Door de bocht van Gent hoefden goederentreinen niet langer een omweg te maken via de Kennedytunnel en de vele spoorwegknooppunten op de rechteroever van de Antwerpse haven.

De bocht van Gent verkortte de reistijd ook met 30 minuten tot 1,5 uur doordat er geen frontwissels meer nodig waren in Zwijndrecht en Antwerpen-Schijnpoort.

Catherine Walravens
Mei 2023

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Arrêté qui déclare le sieur de Ridder concessionnaire du chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et St-Nicolas, *Bulletin officiel des lois et arrêtés royaux de la Belgique*, 07-12 1842, K704050
- De nieuwe tunnel onder de Schelde en de evolutie van het spoorwegverkeer naar en in Antwerpen, *Spoornieuws NMBS*, n°4, 1964, p.10-13, K709816
- Infrabel met en service la courbe de Gand dans le port d'Anvers, *Connect FR*, n° 33, 05-2008, p.22-23, K711489
- Infrabel neemt de Gentboog in de Antwerpse haven in dienst, *Connect NL*, n° 33, 05-2008, p.22-23, K711488
- Le nouveau tunnel sous l'Escaut et l'évolution de la desserte ferroviaire d'Anvers, *Informations SNCB*, n°4, 1964, p.10-13, K709818
- Ligne 59 Anvers-Gand, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 9, 01-09-1978, p.5-9 K568062
- Anvers – Boom, *Trans-Fer*, 01-06-1982, p.13-16, K615614
- Anvers- Saint Nicolas - Gand St-Pierre, *Trans-Fer*, 01-06-1982, p.17-21, K615617
- DE RIDDER G. Chemin de fer d'Anvers à Gand, *Journal des chemins de fer*, 13-12-1845, K701711
- FINET G. La modernisation du noeud ferroviaire de Gand, *Vie du rail (La)*, n° 1526, 18-01-1976, p.45-47, K708191
- TUYPENS M. De elektrificatie Antwerpen - St-Niklaas, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 169, 01-09- 1970, p.6-11, K568191
- TUYPENS M. L'électrification Anvers - St-Nicolas, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 169, 01-09-1970, p.6-11, K565213
- Boeken:** *Chemin de fer du Pays de Waes autorisé par arrêté royal du 16 novembre 1842*. Bruxelles : Imprimerie J. Delfosse, 1842, 69 p., C700582
- CLARYSSE, M. *La ligne 59 Antwerpen – Gent*, Bergen : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2020, 292 p. C702147
- Chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren. Annuaire spécial des Chemins de fer belges*, 1867, p. 213-225, C620528
- Mémoire a l'appui d'une demande en concession pour l'établissement d'un Chemin de fer direct de Gand à Anvers par Lokeren et Saint-Nicolas*, 1841,C700581
- Spoor onder stroom. Elektrificatie Antwerpen - St.-Niklaas*. Brussel : SNCB, 1970, 20p. , A00019
- Voie sous courant. Electrification Anvers-St-Nicolas*, Bruxelles : 1970, 20 p. A700430

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Lijn 59 (Antwerpen) Y Oost Berchem - Sint-Niklaas - Gent-Dampoort

Museumcollectie: Lijn 59 (Antwerpen) Y Oost Berchem - Sint-Niklaas - Gent-Dampoort